

UDK 655.022.8(4:497.543 Osijek)
911.375:656.022(4:497.543 Osijek)

Prethodno priopćenje
Preliminary communication

Paneuropski prometni koridori i razvoj Osječke regije

Miroslav Sić

Prostorom Osječke regije (Osječko-baranjska i Vukovarsko-srijemska županija) prolaze tri paneuropska prometna koridora: koridor X, koji ide pravcem Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Solun, koridor Vc (ogranak koridora V), koji povezuje Budimpeštu, Osijek, Sarajevo i Ploče, te koridor VII, koji čini rijeka Dunav. Polazeći od činjenice da je prometnim koridorima dana istaknuta uloga u povezivanju i poticanju razvoja, u radu se najprije razmatra stupanj valoriziranosti u okvirima Osječke regije, a i šire. Analizira se stanje prometnica i terminala na koridorskim trasama te povezano s time organizacija veza i tendencije razvoja prometnih tokova. Nakon petnaest godina postojanja koridori su valorizirani neravnomjerno i u cjelini nedovoljno, ali njihovi su učinci svejedno značajni. Oni su podigli značenje Osijeka kao multimodalnog čvorišta i centra polarizacije, a utjecali su i na prostorno-funkcionalni razvoj osječke gradske aglomeracije. Četiri ostala centra na koridorima, Vinkovci, Vukovar, Đakovo i Županja, pojačala su svoje prometne i centralne funkcije te sa središnjim Osijekom postala nosioci regionalnog razvoja.

Ključne riječi: Paneuropski prometni koridori, gradska aglomeracija Osijeka, Osječka regija, regionalni razvoj

Pan-European Transport Corridors and Development of the Osijek Region

Three pan-European transport corridors pass through the Osijek region. Corridor X goes in the Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Skopje-Salonika direction. Corridor Vc (a branch of the corridor V) connects Budapest, Osijek, Sarajevo and Ploče. Corridor VII is represented by the River Danube. Starting from the fact that the transport corridors play a prominent role in connecting places and stimulating development, this paper firstly deals with the stage of their valorisation in the framework of the Osijek region and wider. It analyses the condition of the communications and terminals on the corridor routes and, accordingly, organisation of the connections and development trends of the transport courses. After 15 years of existence the corridors are unevenly and insufficiently valorised. In spite of that, their effects are significant. The corridors have raised the importance of Osijek as a multimodal junction and polarization centre. They have also influenced the spatio-functional development of the Osijek urban agglomeration. The other four centres in the corridors - Vinkovci, Vukovar, Đakovo and Županja - have reinforced their transport and central functions and, together with central Osijek, have become the framework of the region's development.

Key words: Pan-European transport corridors, Osijek urban agglomeration, Osijek region, regional development

UVOD

Potreba za planiranjem cjelovitoga prometnog sustava Europe, nakon krupnih političkih promjena početkom devedesetih godina prošlog stoljeća, dovela je do održavanja 3. prometne konferencije Europske unije u Helsinkiju 1997. Na njoj je definirano deset glavnih paneuropskih prometnih koridora (s ograncima). Cilj je projekta bio omogućiti bolje povezivanje Zapada i Istoka Europe te brži razvoj prometne infrastrukture, osobito u tranzicijskim zemljama. Koridori bi također trebali ubrzati širenje intermodalnog prijevoza i afirmirati koncept prostornih osovina razvoja.

Prema odlukama Konferencije u Helsinkiju, Hrvatskom prolaze tri, odnosno, gledajući veće ogranke, četiri koridorska pravca:

Koridor X ide pravcem Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Solun.

Koridor V b (ogranak koridora V: Lvov – Budimpešta – Ljubljana – Trst – Venecija) povezuje Budimpeštu sa Zagrebom i Rijekom.

Koridor Vc (također ogranak koridora V) ide od Budimpešte preko Osijeka i Sarajeva do Ploča.

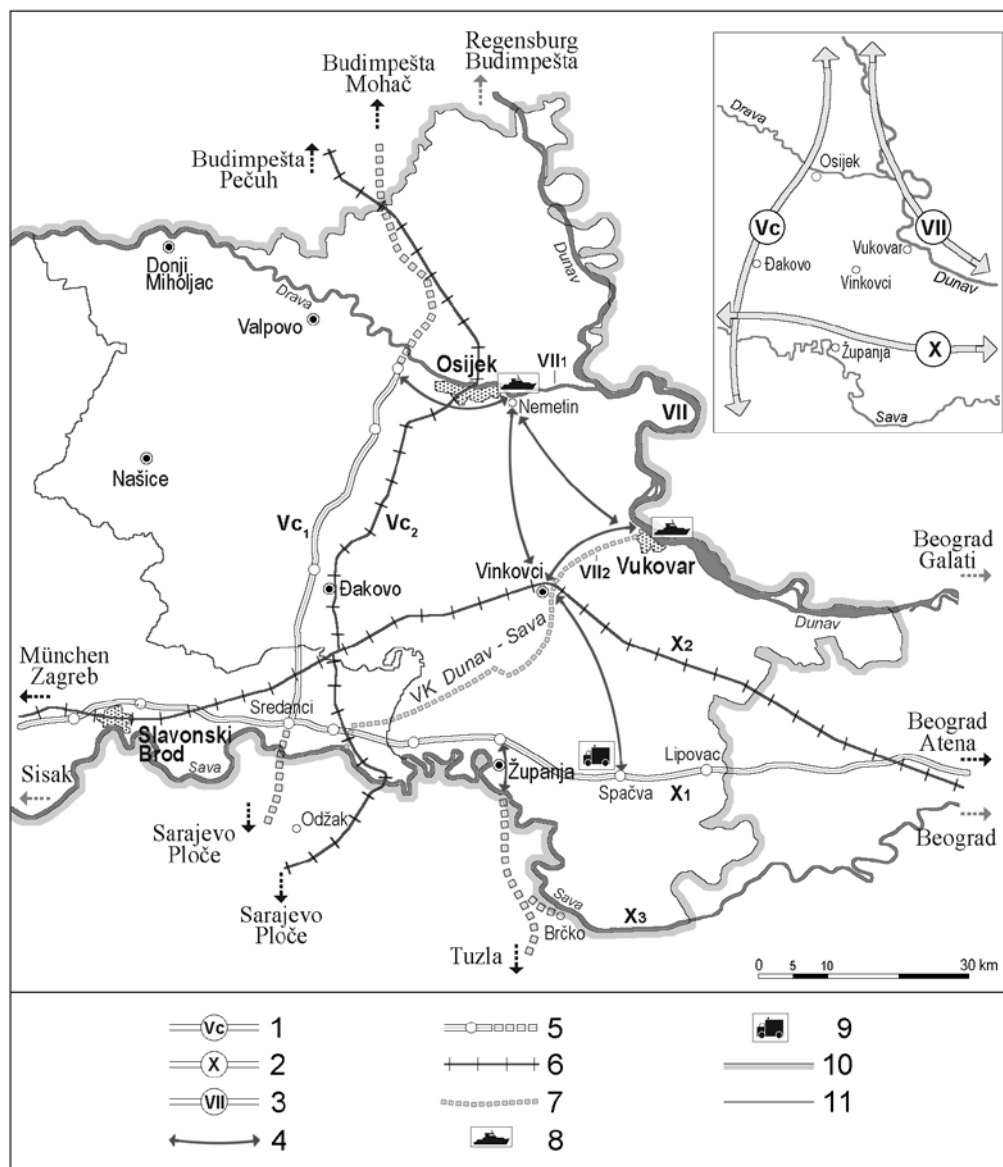
Koridor VII čini rijeka Dunav.

Određivanjem mreže paneuropskih prometnih koridora dva su prostora u Hrvatskoj dobila istaknuto prometno značenje u nacionalnim i europskim okvirima. Prvi je Zagrebačka regija, u kojoj se koncentriraju koridori X, Vb i ogranak Xa (Graz – Zagreb), a drugi Osječka regija, kojom idu prometni koridori X, Vc i VII. Značajna je međutim razlika tih dvaju prostora s obzirom na razmještaj koridora, odnosno njihov odnos prema centrima.

U Zagrebačkoj regiji svi prometni koridori usmjereni su prema Zagrebu, čime su još više porasli značenje zagrebačkog čvorišta, njegova dostupnost i privlačnost. U Osječkoj su regiji odnosi složeniji. Koridori su grupirani na širem prostoru Istočnohrvatske ravnice, odnosno u okvirima Osječko-baranjske i Vukovarsko-srijemske županije. Oni tako podižu značenje nekoliko centara, a najviše Osijeka. Vodećemu urbanom središtu Istočne Hrvatske otvaraju se sada nove mogućnosti razvoja jer se koridorom Vc ponovno aktivira tradicionalni i životno važni meridionalni prometni pravac. Usto Osijek ima povoljan prostorni odnos i s koridorom VII (rijeka Dunav).

Cilj je ovoga rada upozoriti na povoljnu perspektivu razvoja Osječke regije koja se otvorila definiranjem paneuropskih prometnih koridora. Sada se pružaju mogućnosti financiranja i iz europskih izvora, što je posebno važno u uvjetima kada je Istočna Hrvatska, prirodno usmjerena na Osijek, kao cjelina dobila značajke nerazvijenog prostora.

Proces valoriziranja koridora traje. Grade se nove i moderniziraju postojeće prometnice i prometni objekti (terminali), organiziraju prometne veze i strukturiraju prometni tokovi, pri čemu se javljaju i određene teškoće i problemi. Analiza tih procesa omogućuje sagledavanje već nastalih, ali i očekivanih promjena u funkcionalnom i prostornom razvoju Osijeka te tendencijama daljnjeg formiranja osječke nodalno-funkcionalne regije.

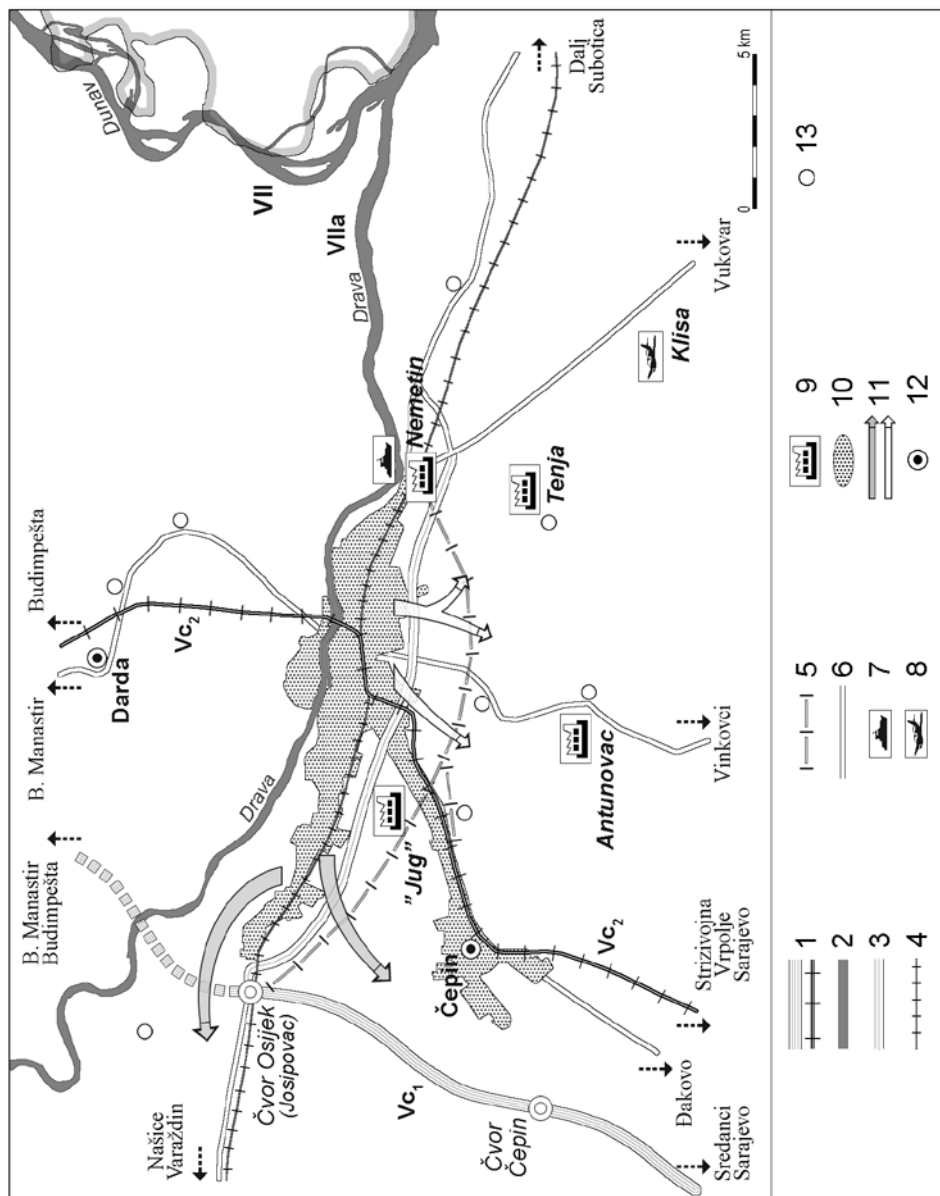


Sl. 1. Paneuropski prometni koridori u prostoru Osječke regije

1. koridor Vc s prometnicama (Vc_1 , Vc_2); 2. koridor X s prometnicama (X_1 , X_2 , X_3); 3. koridor VII s ograncima (VII_1 , VII_2); 4. spojne veze među koridorima; 5. autoceste s čvorištima, planirane autoceste; 6. željezničke pruge; 7. planirani kanal Dunav – Sava; 8. riječne luke; 9. kamionski terminal (Ro – La); 10. državna granica; 11. zapadna granica Osječko-baranjske i Vukovarsko-srijemske županije

Fig. 1 Pan-European traffic corridors in the Osijek region

1. Corridor Vc with traffic lines (Vc_1 , Vc_2); 2. Corridor X with traffic lines (X_1 , X_2 , X_3); 3. Corridor VII with branches (VII_1 , VII_2); 4. Connections between corridors; 5. Motorways with junctions, planned motorways; 6. Railway lines; 7. Planned canal Danube-Sava; 8. River ports; 9. Lorry terminal (Ro-La); 10. State border; 11. Western border of the County of Osijek-Baranja and that of Vukovar-Sirmium



Sl. 2. Paneuropski prometni koridori Vc i VII i razvoj gradske regije Osijeka

1. prometnice u koridoru Vc (Vc₁, Vc₂); 2. koridor VII (rijeka Dunav) s ogrankom VII a (rijeka Drava); 3. južna (cestovna) obilaznica; 4. magistralne željezničke pruge; 5. predvidiva željeznička obilaznica; 6. brze i magistralne ceste; 7. riječna luka; 8. zračna luka; 9. nove gospodarske zone; 10. kompaktno izgrađen prostor Osijeka; 11. pravci širenja grada; 12. satelitski centri; 13. prigradska naselja

Fig. 2 Pan-European traffic corridors Vc and VII and development of the Osijek urban region

1. Communications in the Corridor Vc (Vc₁, Vc₂); 2. Corridor VII (Danube River) with the branch VII a (Drave River); 3. Southern by-pass road; 4. Main railway lines; 5. Foreseen by-pass railway; 6. Fast and main roads; 7. River port; 8. Airport; 9. New economic zones; 10. Compactly built Osijek area; 11. Directions of the city expansion; 12. Satellite centres; 13. Suburban settlements

POKAZATELJI VALORIZIRANJA PROMETNIH KORIDORA

Koridor Vc

U analizi ga stavljamo na prvo mjesto zbog njegova značenja za razvoj Osijeka. Poput većine drugih i taj je koridor cestovno-željeznički. Najznačajniji projekt ostvaren na njemu jest autocesta Sredanci – Đakovo – Osijek.

Autocesta je izgrađena 2007. Duga je 55,5 km te ima tri čvora, Đakovo, Čepin i Osijek (Josipovac), preko kojih se na autocestu priključuju Đakovo i Osijek, dok se preko interregionalnog čvorišta Sredanci ostvaruje veza s posavskom autocestom (A3) i autocestovnom mrežom Hrvatske (Mlinarić i sur., 2005). U 2010. godini najavljen je početak radova na mostovima preko Drave (u Osijeku) i Save (Svilaj), čime bi se s jedne strane nastavila izgradnja baranjske dionice autoceste, a s druge bi počelo povezivanje s bosanskohercegovačkom autocestovnom dionicom Svilaj – Odžak (sl. 1).

Dovršenje čitavoga autocestovnog pravca na koridoru Vc ovisi o dinamici radova u Mađarskoj te posebice u Bosni i Hercegovini. U Mađarskoj su radovi na toj autocesti (M-6) pri kraju. Dovršena je autocesta od Budimpešte do Mohača s odvojkom do Pečuha, a planirani su radovi na posljednjoj dionici Mohač – granica s Republikom Hrvatskom. U centraliziranoj autocestovnoj mreži Mađarske, koja povezuje Budimpeštu s glavnim regionalnim centrima, toj je autocesti očito dano veće značenje, što je i razumljivo imaju li se u vidu njezino usmjerenje prema južnom Jadranu i pogodnosti za uključivanje u globalne gospodarske tokove.

Cestovno valoriziranje koridora Vc u Bosni i Hercegovini odvija se znatno sporije. Definirane su četiri prioritetne dionice, dvije koje se nastavljaju na već izgrađenu autocestovnu mrežu u Sarajevskoj regiji (Kakanj – Zenica i Vlakovo – Tarčin) i dvije koje su priključci na autoceste u Hrvatskoj (Svilaj – Odžak i Bijača – Počitelj)¹. S obzirom na to da je autocestovni pravac na koridoru Vc prirodno predisponiran (dolina Bosne i Neretve), da u koridoru živi 56% stanovništva Bosne i Hercegovine, da je tu 59% od ukupnog broja zaposlenih u državi i da se u tom prostoru ostvaruje 63% društvenog proizvoda zemlje, što sve upućuje na opravdanost izgradnje prometnice velikoga kapaciteta (Gačanin, 1998), valja očekivati da će se izgradnja te prometnice odvijati u planiranim vremenskim okvirima. U prilog takvu zaključku govori i činjenica da u Bosni i Hercegovini raste interes za izgradnju autocesta. Početkom 2011. raspisan je natječaj za izradu glavnog projekta autoceste Orašje – Tuzla (za dionicu Orašje – Brčko)². Planiran je i nastavak izgradnje autoceste od Banje Luke (Laktaša) do Bosanske Gradiške.

Autocestovni pravac na koridoru Vc završava u Hrvatskoj budućom autocestom Mali Prolog – Ploče (A10) (Mlinarić i sur., 2005). U Donjoneretvanskom prostoru time se ostvaruje kontakt s autocestom A1, Zagreb – Split – Dubrovnik, i nastaje veliko autocestovno čvorište. Pridodamo li tome i luku Ploče, može se govoriti o prvorazrednome i vrlo perspektivnome prometnom čvorištu.

Drugi aspekt vrednovanja koridora Vc odnosi se na željezničke veze. U skladu s položajem u koridoru, pruga Beli Manastir – Osijek – Slavonski Šamac dobila je status međunarodne pruge (M3)³. Njezino značenje poraslo je organiziranjem *intercity*-veze

(IC 551) između Osijeka i Zagreba preko Đakova i Slavonskog Broda te izravne veze Sarajevo – Budimpešta (IC 258 „Drava”) preko Osijeka i Pečuha⁴. Uvođenje te linije svjedoči o obostranom interesu željezničkih uprava Bosne i Hercegovine i Mađarske za vrednovanje koridora Vc. Na željezničkom pravcu koridora Vc odvija se i značajan robni prijevoz. Najveće značenje imao je u proteklom razdoblju tranzit pretežno rasutih tereta između osječke luke Nemetin i odredišta u Bosni i Hercegovini. Sve je veći interes i za uvođenje kontejnerskog prometa, osobito iz Mađarske. Zbog povećanog značenja željezničke pruge obavljani su određeni radovi radi podizanja brzine i sigurnosti vožnje, ali je problem njezine elektrifikacije ostao.

Koridor X

Vodi južnim dijelom Osječke regije. Okosnicu čine cestovno-željezničke prometnice koje su tehnički najbolje uređene i imaju najveće međunarodno značenje, ali su prostorno nepovezane. Željeznička pruga slijedi pružanjem vinkovački reljefni prag, dok je autocesta provedena kroz Spačvansku udolinu. Rijeka Sava kao treća prometnica koridora zaostaje svojim značenjem jer ne zadovoljava potrebe moderne plovidbe.

Ključnu ulogu s obzirom na funkcije i prometne tokove ima posavska autocesta (A3). Izgrađena je cijelom duljinom 2006. godine otvaranjem zadnje dionice Županja – Lipovac. Posavska autocesta ima veliko međunarodno značenje jer povezuje Srednju Europu s europskim jugoistokom i Bliskim istokom (München – Atena s odvojkom prema Istanbulu). Na nju je usto upućen međunarodni cestovni promet Bosne i Hercegovine. Autocesta omogućuje optimalno povezivanje Središnje i Istočne Hrvatske, a ima i veliko lokalno značenje, što se najbolje opaža na gospodarskom razvoju naselja oko autocestovnih čvorova. Na širem prostoru Osječke regije postoji sedam čvorova: Sredanci, Velika Kopanica, Babina Greda, Županja, Spačva, Lipovac i granično Bajakovo. Najveće značenje ima interregionalni autocestovni čvor Sredanci, zbog povezivanja s autocestom A5 prema Osijeku i početnom autocestovnom dionicom Svilaj – Odžak u Bosni i Hercegovini, te čvor Županja, odakle vodi brza cesta prema Vinkovcima i na koji se priključuju cestovni tokovi iz područja Tuzla – Brčko. Intenzitet prometa na autocesti u području Osječke regije zaostaje za prosjekom cijele autoceste i jače dolazi do izražaja sezonska varijabilnost automobilskih tokova, dok je udio kamionskog tranzita (najviše iz Turske) stalan i relativno visok.

Valoriziranje magistralne željezničke pruge na koridoru X odvija se znatno sporije. Najznačajniji je projekt obnova ratom devastirane dionice Vinkovci – Tovarnik. Pruga se obnavlja uz pomoć Europske unije (pretpristupni fond ISPA) i nakon dovršetka radova, krajem 2011., omogućivat će brzine do 160 km/sat. Na koridoru je znatno opao udio međunarodnoga putničkog prometa ukidanjem nekadašnjih direktnih vlakova prema srednjoj Europi. Novi politički odnosi i ekonomska kriza utjecali su i na pad robnog prijevoza, što se odrazilo na značenju vinkovačkog čvora i posebno teretnoga kolodvora Vinkovci. Željeznička funkcija Vinkovaca trebala bi ojačati s većim prometom vukovarske luke i najavljenom elektrifikacijom pruge Vinkovci – Vukovar. Od mjera kojima se željelo povećati prijevoz na koridoru X svakako treba spomenuti projekt uređenja terminala Spačva za uprtni promet (Ro – La)⁵. Cilj je bio preusmjeriti kamionski promet prema Srednjoj Europi s autoceste na željeznicu. Projekt, nažalost, nije zaživio. Godine 2010. osnovano je

mješovito poduzeće Alijans Cargo 10 između željezničkih poduzeća Slovenije, Hrvatske i Srbije zbog suradnje u robnom prijevozu. Realizacija tog projekta počela je iste godine prijevozom drvene biomase i ostalih masovnih tereta prema Austriji i Italiji⁶. Granične i carinske formalnosti otežavaju odvijanje željezničkog prometa na koridoru X, što je osobito vidljivo uspoređi li se s konkurentskim koridorom IV (Nürnberg – Budimpešta – Istanbul).

Koridor VII

Izgradnjom kanala Majna – Dunav značajno je porastao interes za prometno iskorištavanje Dunava i to se odrazilo na definiranju paneuropskoga prometnog koridora VII. Najveće rezultate u razvoju dunavske plovidbe postigle su podunavske zemlje bez izlaza na more koje su veća sredstva uložile u modernizaciju plovinih putova, prijevoznih sredstava, luka i primjenu novih transportnih tehnologija, osobito kontejnera. Dobar je primjer za to Austrija, u kojoj je Beč postao najveća riječna kontejnerska luka u Europi i istovremeno svojim projektima utjecao na razvoj kontejnerskih terminala u lukama na nizvodnom dijelu Dunava (Budimpešta, Beograd)⁷. Programi Europske unije, strateški kao što je MAIA-DES iz 2006., ili pak konkretniji Marco Polo iz 2009., donesen radi prebacivanja robnih tokova sa zagušenih cesta na jeftinije i ekološki prihvatljivije oblike prometa (željeznica, unutrašnji plovni putovi, priobalni morski promet) još su više povećali važnost Dunava.

Hrvatska ima povoljne uvjete za uključivanje u paneuropski prometni koridor VII. Hrvatskoj pripada 137,5 km od plovnog Dunava, koji je granična rijeka sa Srbijom i na njemu se nalazi naša najveća riječna luka Vukovar. Dunav je međunarodna rijeka, plovni je put najviše kategorije plovnosti te pruža velike mogućnosti povezivanja u okviru Srednje i Jugoistočne Europe, a i šire. Planiranim višenamjenskim kanalom Dunav – Sava, koji se može smatrati ogrankom koridora VII, prednosti položaja Vukovara mogle bi još više doći do izražaja. Vukovar je u prošlosti pretežno bio usmjeren na prekrcaj i tranzit, osobito masovnih tereta, za korisnike u Bosni i Hercegovini. U novije vrijeme, povezano s ekonomskom krizom i preusmjerivanjem robnih tokova⁸, vukovarska je luka suočena s poteškoćama u poslovanju i padom prometa. Rješenje se traži, uz privlačenje novih korisnika, u razvoju gospodarske zone⁹ i uređenju višenamjenskog terminala, a dugoročno u izgradnji kanala Dunav – Sava s novom lukom Vukovar istok (Dokl i Dragičević, 2008; Beričević, Vilke i Šantić, 2010). S novijom orijentacijom na prihvat međunarodnih riječnih kruzera vukovarska luka uspješno je počela razvijati prigodni putnički (turistički) promet.

Novu osječku luku Nemetin treba također smatrati lukom koridora VII. Rijeka Drava od Osijeka do ušća (dvadeset kilometara) ima status međunarodnoga plovnog puta i premda ima nižu kategoriju plovnosti, u stvarnosti je ogranak dunavskoga koridora. Mogućnost uključivanja u veliki dunavski plovidbeni sustav upućuje na povoljnu perspektivu razvoja Nemetina. Ona se može još bolje iskoristiti ako se poveže dunavski koridor VII s cestovno-željezničkim koridorom Vc. U ranoj fazi razvoja osječka je luka, slično vukovarskoj, pretežno bila usmjerena na prekrcaj i međunarodni tranzit. U to je vrijeme ostvaren i najveći promet (1989. oko tri milijuna tona), unatoč ograničenjima vezanima uz plovni put i kapacitet luke, koja se u to vrijeme počinje izgrađivati u bazensku luku. Nakon 2000. nastaju složeniji uvjeti poslovanja, godišnji promet oscilira i bilježi pad, osobito pod utjecajem ekonomske krize, no istovremeno dolaze do izražaja i neke pozitivne tendencije, koje su

rezultat ponajviše novih korisnika luke iz regije, tako da raste udio domaćeg prometa¹⁰.

Dunavski prometni koridor u Hrvatskoj slabo je iskorišten, što se opaža na opremljenosti luka i njihovu prometu, uređenosti plovnih putova te stanju riječne flote. U stručnim krugovima i u javnosti ističe se potreba realiziranja projekta intermodalnog povezivanja Dunav – Jadran kao faktor vrednovanja geografskog položaja Hrvatske i uključivanja u koridor VII. Projekt obuhvaća izgradnju nizinske pruge Botovo – Zagreb – Rijeka, uređenje plovnog puta rijeke Save, izgradnju višenamjenskog kanala Dunav – Sava i stvaranje pratećih kargo centara. Projekt je očito ambiciozan, zahtjevan i dugoročan i o njemu se raspravlja već nekoliko desetljeća. U međuvremenu gotovo da i nema financiranja riječnog prometa u Hrvatskoj, unatoč planskim dokumentima i politici Europske unije.

UTJECAJ PROMETNIH KORIDORA NA PROSTORNO-FUNKCIONALNI RAZVOJ OSIJEKA

Autocesta Sredanci – Đakovo – Osijek na koridoru Vc uključila je Osijek u autocestovnu mrežu Hrvatske i brzi promet. Time su za Osijek stvorene znatno povoljnije mogućnosti povezivanja sa svim velikim i većinom srednje velikih hrvatskih gradova; otklonjene su i slabosti njegova perifernog položaja. Osim toga nova je autocesta otvorila proces revitalizacije velikoga meridionalnog pravca, koji je u razvoju Osijeka predstavljao tradicionalnu i životno važnu vezu sa središnjim dijelom Panonije (Sić, 1981).

U teorijskim raspravama istaknuto je da pojava autoceste u određenoj sredini dovodi do značajnih razvojnih efekata (Čičovački, 2003). To se može očekivati i u ovom slučaju. Upotrebom nove autoceste ostvaruje se interakcija Osijeka s brojnim domaćim i inozemnim centrima te raste privlačnost osječkog čvorišta, čime se ostvaruju pretpostavke za brži gospodarski razvoj, povećanje BDP-a i viši stupanj razvijenosti. No puni razvojni efekti mogu se očekivati tek dovršenjem cijele autoceste u Hrvatskoj i njezinim povezivanjem s mađarskom autocestom na istom koridoru te modernizacijom željezničke pruge Strizivojna Vrpolje – Osijek – Beli Manastir – granica Mađarske. Jednako se to odnosi na prometnice koje vode koridorom Vc u Bosni i Hercegovini.

Pojava autoceste utjecala je na funkcionalni razvoj Osijeka. Osim bržeg razvitka maloprodajne trgovine i veće uloge školstva i zdravstva ojačala su nastojanja za obnovom tradicionalnih gospodarskih funkcija višeg reda poput žitne burze i određenih financijskih ustanova. Nakon faze deindustrijalizacije počeo se ostvarivati koncept novoga industrijskog razvoja osnovan na nekoliko velikih propulzivnih tvrtki te malom i srednjem poduzetništvu.

Izgradnjom autoceste Sredanci – Đakovo – Osijek počeli su dolaziti do izražaja i njezini lokacijski učinci. Osijek je novom prometnicom postao dostupniji, proširio je svoje gravitacijsko zaleđe i postao privlačan za razvoj novih trgovačkih funkcija. Primjer su za to novi trgovački centri poput Portanove i Avenne Malla, koji su regionalnog značenja, a otvoreni su ubrzo nakon puštanja u promet autoceste prema Osijeku. Smješteni uz južnu obilaznicu, istovremeno su u zoni optimalne dostupnosti korisnikâ autoceste. U sljedećim godinama mogu se očekivati još izravniji lokacijski efekti, vrednovanjem zona oko autocestovnih čvorova Osijek – Josipovac i Čepin. U svjetskoj literaturi jasno je istaknuto da autoceste utječu na organizaciju prostora preko svojih čvorova (priključaka). Na primje-

rima iz Hrvatske to je i potvrđeno. Može se zaključiti da će nova autocesta, tangencijalno položena u odnosu na Osijek, postati faktor razvoja osječke urbane aglomeracije.

I do sada je prostorni razvoj Osijeka bio jače usmjeren prema jugozapadu i zapadu, povezano sa značenjem magistralnih cestovnih prometnica iz podravskog i posavskog pravca, s izgradnjom zapadne i južne obilaznice i veličinom gravitacijskog zaleđa. U tom se području suburbana zona najviše proširila, prigradska su naselja najbrže rasla, a Čepin je dobio značajke satelitskog centra. Zbog privlačnosti autoceste ta će se tendencija još pojačati. Osobito je perspektivna zona oko čvora Osijek – Josipovac, gdje se na autocestu priključuje Podravska magistrala i odakle počinje južna osječka obilaznica (sl. 2).

S novim mogućnostima razvoja Osijeka veliko značenje dobiva upravo južna obilaznica. To je značenje dvojako: obilaznica s jedne strane treba omogućiti ravnomjerniji prostorni razvoj gradske aglomeracije, a s druge povezati prometnice u koridorima Vc i VII.

Zahvaljujući radovima koji su u tijeku južna obilaznica trebala bi dobiti karakter urbane autoceste. Na duljini od 12,1 km obilaznici se dodaje drugi (južni) kolnički trak i na njoj se uređuje više čvorova koji korespondiraju s cestama što vode prema suburbanj zoni i susjednim subregijama. Među njima se ističe centralno položena cestovna prometnica u pravcu Vinkovaca. S obzirom na svoju funkciju povezivanja Osijeka s Vinkovcima, drugim najvećim centrom regije, zaslužuje da se podigne na razinu brze ceste. Sve upućuje na to da će južna obilaznica odigrati značajnu ulogu u prostornom razvoju osječke urbane aglomeracije, napose u njezinu širenju prema jugu i jugoistoku.

Još je veća uloga južne obilaznice u povezivanju dvaju koridora ključnih za razvoj Osijeka. Smješten na plovnoj Dravi, dvadeset kilometara od njezina ušća u Dunav, Osijek, odnosno nova osječka luka u Nemetinu (na trinaestom kilometru Drave), ima povoljne uvjete za uključivanje u dunavski plovodbeni sustav. Prirodna ograničenja koja se često spominju nisu takva karaktera da se ne bi mogla ukloniti odgovarajućim tehničkim zahvatima. Luka Nemetin mora se potpuno urediti kao bazenska luka, usmjeriti na raznovrsnije robe i osposobiti za prihvrat kontejnera, što je jedan od uvjeta za uključivanje u suvremeni dunavski promet. Takvu orijentaciju luke nadopunjuje planirana gospodarska zona s kargo centrom. Gospodarske funkcije u području Nemetina dovest će do otvaranja novih radnih mjesta i širenja urbanizacijskog procesa.

Južna osječka obilaznica kao važna veza između koridora Vc i VII pogoduje cestovnom prijevozu, odnosno intermodalnom povezivanju kamion – luka. Upotreba željeznice u intermodalnom lancu i dalje je ključna za luku u Nemetinu, posebice kad je riječ o rasutim teretima i korisnicima iz daljeg zaleđa. Potrebe funkcionalnije organizacije Osijeka nameću pritom neka nova rješenja. Valja očekivati da će robni promet na postojećemu željezničkom pravcu koji prolazi kroz užu gradski prostor biti izmješten i preusmjeren na buduću željezničku obilaznicu predviđivom trasom Čepin – Antunovac – Nemetin.

PANEUROPSKI PROMETNI KORIDOR I MOGUĆNOSTI RAZVOJA OSJEČKE REGIJE

Činjenica da osječkom nodalno-funkcionalnom regijom prolaze tri paneuropska prometna koridora nesumnjivo upućuje na njezine povoljne razvojne mogućnosti. Njihovim

valoriziranjem, što podrazumijeva uređenje modernih prometnica i prometnih objekata na koridorskim trasama, moguće je potaknuti brži gospodarski razvoj regije te utjecati na njezino povoljnije socioekonomsko i prostorno strukturiranje i funkcionalno okupljanje, uključujući i područja koja danas čine periferiju regije. Da bi se to postiglo, potrebno je:

- usredotočiti investicije na projekte koji kompletiraju (izgradnjom ili modernizacijom) infrastrukturu u koridorima i omogućuju uklapanje u prometne tokove šireg značenja
- osigurati efikasnije međusobno povezivanje koridora kako bi se potaknuli procesi interaktivnog djelovanja i razvoja intermodalnog prometa
- glavna čvorišta/centre na koridorima optimalno prometno usmjeriti stvarajući time osnovu za brži urbani razvoj i veću ulogu u organizaciji prostora.

Pet centara nalazi se u prostoru grupiranja koridora i u zoni njihove najveće privlačnosti. Tu je Osijek, vodeći regionalni centar, a značenjem se još ističu Vinkovci, Vukovar, Đakovo i Županja. Njima bi se mogao priključiti i šesti centar – Beli Manastir, ovisno o stupnju valorizacije prometnica na koridoru Vc.

Osijek bi valoriziranjem prometnih koridora i širenjem zaleđa trebao postati još značajniji centar regije, odnosno pol razvoja za najveći dio Istočne Hrvatske. Dovršenjem autoceste i modernizacijom željezničke pruge na koridoru Vc uklanjaju se slabosti perifernog položaja Osijeka, koji se tako uklapa u mrežu glavnih prometnica u Hrvatskoj. Puni efekti od spomenutoga koridora mogu se, razumljivo, očekivati tek uređenjem cestovno-željezničkog pravca Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Ploče. Za reafirmaciju prometnog položaja Osijeka jednako je važno uklapanje u koridor VII, odnosno dunavski plovidbeni sustav. To se ostvaruje preko plovne Drave i osječke luke u Nemetinu. Povezivanjem koridora Vc i VII, što se nameće kao logičan postupak, još više jača prometno značenje Osijeka s izrazitim značajkama multimodalnosti i djelomičnim usmjerenjem na brzi promet (autocesta, zračna luka u Klisi).

Za razvoj Osijeka i njegovu ulogu na koridorskim pravcima veliko značenje ima daljnje povezivanje, kako unutar regije tako i u širim okvirima, čime se proširuje gravitacijsko zaleđe i jačaju razvojni poticaji. Osim važnoga međukoridorskog (cestovnog) povezivanja s Vinkovcima i Vukovarom, za Osijek sve značajnije postaju veze sa zapadnijim podravskim pojasom i do sada relativno izoliranom Požeškom kotlinom. Izgradnja brze ceste prema Našicama¹¹ kao prioritetno rješenje u osuvremenjivanju podravskoga magistralnog pravca pridonosi porastu polarizacijske uloge Osijeka, jednako kao i usklađivanje funkcionalnog razvoja sa Slavonskim Brodom. Valja očekivati da će tradicionalne veze s bosansko-hercegovačkim zaleđem jačati valoriziranjem koridora Vc i VII te da će se u gravitacijsku zonu Osijeka u bližoj budućnosti uključiti i susjedni prostor Vojvodine.

Vinkovci na paneuropskome prometnom koridoru X trajno su usmjereni na željeznički promet. Vinkovačko željezničko čvorište počelo se stvarati već prije Prvoga svjetskog rata, naglo mu je poraslo značenje nakon osnutka prve Jugoslavije, kada se našlo na glavnoj prometnoj osovini nove države, a maksimum doživljava šezdesetih i sedamdesetih godina, kada se intenziviraju putnički i osobito robni tokovi. Tada se gradi i veliki teretni kolodvor. Važna čvorišna funkcija slabo se međutim odrazila na povezane industrijske djelatnosti – glavna industrija ostala je usmjerena na lokalne sirovine (građevni materijal,

prerada drva). Političkim promjenama krajem prošlog stoljeća bitno je smanjena uloga vinkovačkoga željezničkog čvorišta. Daljnji razvoj osniva se na pogodnostima položaja na koridoru X, primjeni novih transportnih tehnologija i intermodalnom povezivanju s obližnjim Vukovarom u funkciji tranzitnih robnih tokova. Planiranim višenamjenskim kanalom Dunav – Sava Vinkovci bi dobili i dodatne prometne i gospodarske funkcije (kanalska luka i gospodarska zona).

Vukovar je svojim razvojem usko vezan uz dunavski plovni put i tradicionalno je smatran našom glavnom riječnom lukom. Novijim valoriziranjem prometnog i razvojnog značenja Dunava, na što su utjecali brojni faktori, posebno stvaranje povezane mreže europskih plovnih putova, jačanje trgovinske razmjene te tehnološki napredak u riječnom prometu, osobito u primjeni novih transportnih tehnologija i pravne regulative, stvoreni su povoljniji uvjeti uključivanja vukovarske luke u dunavski plovidbeni sustav. Ostaje pitanje zaleđa i privlačenja robnih tokova. Faktor uspješnijeg razvoja luke i grada Vukovara sve bi više trebao predstavljati lokalni ekonomski potencijal, uključujući i jači razvoj nove gospodarske zone.

Đakovo i Županja, dva manja centra u okviru Osječke regije, u budućem se razvoju mogu koristiti prednostima položaja na koridorskim autocestama. Đakovo se u najnovije vrijeme našlo u zoni interregionalnoga križišta na autocestama A3 i A5, što otvara mogućnost da se u blizini osnuje gospodarska zona i razviju djelatnosti namijenjene širim tržištima. Đakovo osim toga može iskoristiti prednosti položaja između dvaju velikih centara – Osijeka i Slavonskog Broda. Županja je na važnom križištu posavske autoceste i cesta prema Vinkovcima te cestovne veze prema susjednoj Bosni i Hercegovini. Usto plovna Sava, danas neiskorištena, može omogućiti dodatnu prometnu funkciju Županji. Veće mogućnosti otvaraju se u daljnjemu cestovnom povezivanju. Izgradnjom planiranih autocesta iz Tuzle i Brčkog privlačnost županijskog čvorišta još će više porasti, što može još više potaknuti industrijski razvoj Županje, koja je već sada najveći industrijski centar Vukovarsko-srijemske županije i drugi po značenju u Osječkoj regiji.

ZAKLJUČAK

Paneuropskim prometnim koridorima otvorena je povoljnija perspektiva razvoja Osječke regije. Tri prometna koridora koja se grupiraju na širem prostoru regije omogućuju transeuropsko povezivanje, pogoduju organiziranju intermodalnog prometa i stvaranju osovina razvoja kao racionalnog oblika organizacije prostora te potiču razvitak centara na svojim trasama. S koridorima je poraslo prometno značenje vodećeg Osijeka, kao i Vinkovaca, Vukovara, Đakova i Županje.

Prometni koridori u prostoru Osječke regije pokazuju različiti stupanj valoriziranosti. Najbolje je prometno uređen koridor X na posavskom pravcu, ponajprije zbog izgrađene autoceste na kojoj se odvija relativno visok i međunarodno značajan promet. Magistralni željeznički pravac, zbog smanjene uloge u povezivanju, sporije se valorizira. Na koridoru Vc autocesta je došla do Osijeka s očekivanim nastavkom prema Baranji. Izostala je međutim potpuna modernizacija željezničke pruge. Promatran u cjelini, koridor je veoma perspektivan, ali se sporo uređuje na sektoru kroz Bosnu i Hercegovinu. Dunavski koridor VII, premda pruža velike mogućnosti uključivanja u riječni sustav i gospodarstvo Europe,

nije dovoljno iskorišten u pogledu prijevoza roba i razvoja lučkih djelatnosti. Nova perspektiva vrednovanja koridora otvorena je turističkim putovanjima riječnim kruzima, koji povremeno oživljavaju atraktivne lokalitete Hrvatskog Podunavlja.

Premda nedovoljno valorizirani, paneuropski prometni koridori odrazili su se na razvoj i porast značenja Osječke regije i posebno Osijeka. Autocestom na koridoru Vc Osijek je uključen u autocestovnu mrežu Hrvatske i brzi promet, zbog čega više nema slabosti dotadašnjega perifernog položaja. Istovremeno su jače došle do izražaja multimodalnost i privlačnost osječkog čvorišta, koje će se još pojačati povezivanjem s mađarskim autocestovnim pravcem prema Budimpešti i jačim uključivanjem u dunavski plovidbeni sustav preko plavne Drave i nove luke u Nemetinu. Osijek se tako profilira kao čvorište na spoju dvaju paneuropskih prometnih koridora.

Novi prometni odnosi utjecali su na funkcionalni, ali i prostorni razvoj Osijeka. Pojačala se maloprodajna trgovinska funkcija otvaranjem velikih objekata regionalnoga karaktera, dok su ostale tercijarne funkcije (telekomunikacije, školstvo, zdravstvo) proširile areal utjecaja. Nakon procesa deindustrijalizacije industrijska je struktura konsolidirana, a nove poslovne zone usmjerene su prema prigradskom području. Širenju poslovnih zona i novih dijelova grada pogodovala je osobito južna cestovna obilaznica. Njezina potencijalna funkcija još je značajnija jer povezuje dva prometna koridora.

Paneuropskim prometnim koridorima povoljniju perspektivu razvoja dobila je i Osječka regija. Čvorištima, odnosno centrima na koridorskim prometnicama – vodećem Osijeku te Vinkovcima, Vukovaru, Đakovu i Županji, porasle su prometne funkcije, na što je osobito utjecao tranzitni promet. Autocesta na koridoru X privukla je velike tranzitne tokove, posebice iz jugoistočne Europe i Turske, a sličnu ulogu dobili su pravci povezivanja riječnih luka u Osječkoj regiji te Bosne i Hercegovine. No tranzitni su tokovi pokazali i značajnu varijabilnost pod utjecajem ekonomske krize ili političkih faktora. U uvjetima kada se ne može očekivati skoro ostvarenje velikog projekta intermodalnog povezivanja Dunav – Jadran, važnog za Osječku regiju i čitavu Hrvatsku, pozitivna je činjenica pojava značajnih robnih tokova regionalnog porijekla. Ekspanzija nekoliko velikih gospodarskih organizacija (Agrokor, Nexe grupa, Žito) zajedno s propulzivnom industrijom Osijeka generirala je prometne tokove usmjerene na pojedine koridorske prometnice i izvoz. S novim tendencijama još su više porasle poslovna i polarizacijska funkcija Osijeka i uloga centara na koridorima kao nosilaca regionalnog razvoja.

POZIVNE BILJEŠKE

¹ Prema članku M. Šutala „Federacija BiH ulaže 5,5 mrd eura u cestogradnju i energetiku”, *Poslovni dnevnik* 12./13. ožujka 2010., str. 8.

² *Poslovni dnevnik*, Vijesti, 3. veljače 2011., str. 6.

³ Zakon o željeznici, odluka Vlade RH od 12. srpnja 2006. i članak „Međunarodne regionalne i lokalne pruge”, *Željezničar*, broj 730, kolovoz 2006., str. 4.

⁴ *Vozni red HŽ 12. 12. 2011.*, HŽ Putnički prijevoz, str. 100-101.

- ⁵ Terminal Ro – La Spačva za uprtni promet („Ro – La” – njem. *Rollende landstrasse*) otvoren je 2006. Trebao je prihvaćati kamione s autoceste Beograd – Zagreb i otpremati ih vlakom do Ljubljane. Promet nije zaživio i terminal se danas koristi za ukrcaj drvene sječke.
- ⁶ Intervju, *Željezničar*, siječanj 2011., str. 5.
- ⁷ *Večernji list*, 21. siječnja 1996., str. 20.
- ⁸ Sipke terete (rudača, ugljen) za korisnike u Bosni i Hercegovini preuzela je luka u Brčkom.
- ⁹ U gospodarskoj zoni Priljevo u Vukovaru nalaze se tvornice Biodizel, Adriatica Vukovar i CIOS.
- ¹⁰ Od 2004. luka posluje u sastavu Nexe grupe (cement, građevni materijal), što se odrazilo na njezin promet.
- ¹¹ U produžetku od Našica planirana je brza cesta prema Pleternici i Lužanu na autocesti A3.

LITERATURA

- Baričević, H., Vilko, S., Šantić, L., 2010: Utjecaj izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava na razvoj luke Vukovar, *Suvremeni promet* 30 (1-2), 41-44.
- Čičovački, D., 2003: Analiza utjecaja izgradnje autoceste na regionalni razvoj i rezultati istraživanja dostupnosti gradova i županija, u: *Zbornik priopćenja. Treći hrvatski kongres o cestama 2003.*, Zagreb.
- Dokl, A., Dragičević, M., 2008: Analiza riječnog prometa Republike Hrvatske i prognoza budućih kretanja, *Pomorski zbornik* 45, 181-196.
- Gaćanin, E., 1998: Osnovni transportni koridori kroz Bosnu i Hercegovinu na liniji Srednja Europa – Jadran, u: *Zbornik radova Povezivanje srednjeeuropskih zemalja sa Jadranom (Mediterranom)*, HAZU, Zagreb, 183-194.
- Mlinarić, D., i sur., 2005: *Autoceste u Hrvatskoj*, Hrvatske autoceste, Zagreb, 148.
- Sić, M., 1981: Valoriziranje geografskog položaja i topografskog smještaja Osijeka, u: *Zbornik radova Osijek kao polarizacijsko žarište*, JAZU, Osijek, 21-28.

IZVORI

- Intermodalni prijevoz u Hrvatskoj s prijedlogom programa i smjernicama razvoja*, IPC Dunav – Jadran, Zagreb, 2009.
- Intermodalni prijevoz putnika i robe, infrastruktura, reindustrializacija i stvaranje novih vrijednosti u Hrvatskoj*, IPC Dunav – Jadran, Zagreb, 2011.
- Smanjenje opterećenja cestovnog prometa. Marco Polo – pravac u pravom smjeru. Klaster intermodalnog prijevoza*, Hrvatska gospodarska komora, 2011.
- Strategija razvika riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008-2018)*, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, R. H., 2008.
- www.port-osijek.hr.
- www.luka-vukovar.hr.

SUMMARY

Pan-European Transport Corridors and Development of the Osijek Region

Miroslav Sić

This paper deals with the Pan-European transport corridors in the Osijek region (Eastern Croatia), their valorisation stage, as well as with their impact on the development of the Osijek City and Osijek region (the County of Osijek-Baranja and that of Vukovar-Sirmium are included in the region). Three pan-European transport corridors pass through the area: Corridor X in the direction of Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Skopje-Salonika, Corridor Vc (a branch of Corridor V) in that of Budapest, Osijek, Sarajevo and Ploče, and Corridor VII is made by the River Danube. The analysis of the corridors consists of the corridor route roads valorisation – completeness, i. e. stage of their modernization, terminals' condition, organisation of the connections and development of the transport courses.

Corridor X in the Sava-basin direction is best regulated for traffic, firstly because of the constructed motorway with relatively high and internationally significant traffic. The motorway has also had an impact on the location of industry through its junctions. The magisterial railway direction has been more slowly valorised because of its reduced role in international connections, especially in passenger transport. In Corridor Vc, the motorway reached Osijek with the expected continuation towards Baranja and Hungary. However, the railway modernisation failed to occur. Considered as a whole, the corridor is very promising, but it is being arranged slowly in the sector through Bosnia-Herzegovina. The Danube VII corridor, in which 137 km of the navigable (border) Danube belongs to Croatia, is not exploited enough, although it provides great possibilities for its inclusion into the European river system and economy. New prospects of corridor evaluation are opening with tourist travel by river cruisers, which occasionally revive attractive localities in the Croatian Danube Basin. The analysis has shown that, after fifteen years of existence, the corridors are insufficiently valorised.

Besides, the role of the pan-European corridors is evident in the development of Osijek and the Osijek region, as well as in the increase of their importance. Corridor Vc has included Osijek into the motorway network of Croatia, as well as into fast transport, which removed the deficiencies of the earlier peripheral position. At the same time, the attraction and multimodality of the Osijek junction became prominent. They will be reinforced even more by the connection with the Hungarian motorway direction towards Pécs and Budapest, as well as by better inclusion into the Danube navigational system, owing to the navigable Drava River and the port in Nemetin. In that way, Osijek gains the status of a junction on the connection of two Pan-European transport corridors.

New traffic relations have had an impact on the functional and spatial development of Osijek. Opening of the regional trade centres has increased retail trade, while other tertiary functions (telecommunications, the school system, medical services) have widened their sphere of influence. After the process of de-industrialisation, the industrial structure became stabilised with a marked role played by several big firms (Saponia, Žito, MIO-standard), while new business zones with prevalingly small industry were directed towards the suburban area. The southern tangential road connected with the new motorway was especially favourable to widening of business zones and suburban settlements. Its additional function is even more significant because it represents a connection between two traffic corridors.

Pan-European transport corridors have enabled more favourable development prospects in the Osijek region. Transport functions have increased in the junctions, i.e. centres on the corridor roads (Osijek, Vinkovci, Đakovo and Županja), especially stimulated by transit turnover. The motorway in Corridor X has attracted great transit flows, especially from south-eastern Europe and Turkey. A similar role was given to the communications between Bosnia-Herzegovina and river ports in the Osijek region. However, the transit flows also revealed a significant variability caused by the economic crisis and political factors. The emergence of significant local commodity flows represents a positive factor in the conditions while we cannot expect an approaching implementation of the major project - the intermodal Danube-Adriatic connection - important for the Osijek region, and for the whole of Croatia as well. Expansion of several big economic organisations (Agrokor, Nexe, etc.), together with the propulsive industry of Osijek, has generated traffic flows directed towards particular corridor communications and export. The business and polarisation function of Osijek has increased with these new trends, as well as the role of the centres in the transport corridors – the standard-bearers of regional development.

Primljeno (Received): 12 - 10- 2011

Prihvaćeno (Accepted): 12 - 12- 2012

Dr. sc. **Miroslav Sić**, redoviti profesor u miru
Trg D. Domjanića 7, Sesvete
miroslav.sic@mail.com

